



Lage-emissiezone in Antwerpen: mag het iets meer zijn?

Klaas De Brucker
is transport-
econoom
en doceert
micro-
economie
aan de KU
Leuven
(Campus
Brussel).

Vandaag wordt in Antwerpen de lage-emissiezone ingevoerd om oude, vervuulende auto's uit het stadscentrum te weren. De luchtkwaliteit laat er te wensen over. De gezondheidsschade is groot en het is nobel om die schade te beperken. Maar als één stad zo'n maatregel invoert, zullen andere steden het voorbeeld moeten volgen. Auto's die niet meer voldoen aan de norm opgelegd in Antwerpen komen tegen een lage prijs op de tweedehandsmarkt en duiken zo terug op in Brussel of Gent en later Athene of Kinshasa.

Luchtkwaliteit vormt niet alleen een lokaal probleem van die steden, maar is vooral een globale kwestie. Lage-emissiezones zullen de luchtkwaliteit enkel lokaal verbeteren (wat uiteraard goed is), maar alleen voor wie binnen de zone woont. Wie aan de rand woont, zal zijn luchtkwaliteit zien verslechteren, bijvoorbeeld nabij de Antwerpse of Brusselse ring, om nog maar te zwijgen over de andere steden. De Lijn gaat trouwens nu reeds haar vervuulende bussen verhuizen naar andere Vlaamse steden. Ook ontwikkelingslanden zullen worden bevoorrad met goedkope maar vervuulende tweedehandsauto's. Of is dat onze zorg niet?

Milieuvriendelijk vervoer stimuleren

Ook administratief brengt het systeem hoge implementatie- en handhavingskosten met zich mee, zowel voor die steden als automobilisten. Die laatste moeten telkens lokaal eenmalige dagpasje kopen volgens regelingen en procedures en met apparaten die verschillen van stad tot stad, om nog te zwijgen over buitenlandse automobilisten en het vrij verkeer in Europa. Neem nu een Duitse toerist die, op weg naar de Azurenkust, ook Antwerpen, Gent of Brugge wil bezoeken. In



► Avondspits op de Antwerpse ring. 'Om de luchtkwaliteit, files en ongevallen aan te pakken is meer nodig dan alleen lage-emissiezones', meent econoom Klaas De Brucker. © TINE SCHOEMAKER

plaats van te discussiëren over een gedoogperiode van één of zes maanden zou men beter een vrijstelling invoeren voor drie beurten per jaar. Dat zou de lokale handel minder schaden. De grootste vervuiling komt van dagelijkse pendelaars, niet van occasionele bezoekers.

Oude wagens vervuilen inderdaad meer dan nieuwe, maar nieuwe wagens creëren ook luchtvervuiling, files en ongevallen, zelfs als ze binnenkort elektrisch en zelfrijdend worden. Om de

luchtkwaliteit (en files en ongevallen) aan te pakken, zal meer nodig zijn dan alleen lage-emissiezones. De intensiteit van het autoverkeer is gewoon te hoog en bedrijfswagens zijn daar mede de oorzaak van. Waarom overweegt men niet een beperking op het aantal auto's dat jaarlijks mag worden ingeschreven? Of beter nog: waarom beperkt men niet het aantal kilometers dat die auto's mogen afleggen?

Je kunt een systeem uitwerken waarbij elke

Waarom overweegt men geen beperking op het aantal auto's dat jaarlijks mag worden ingeschreven? Of nog beter: een kilometerbeperking

automobilist extra contingenten kan kopen tegen progressieve tarieven. Zo wordt een rem gezet op de vraag naar automobiliteit, ook voor bedrijfswagens. Automobilisten zullen meer gaan nadenken als ze extra kilometers willen rijden. Zo stimuleer je een verschuiving naar milieuvriendelijker vervoer (openbaar vervoer, fiets, car-poolen) of moedig je mensen aan dichter bij hun werk te gaan wonen (of omgekeerd).

De beperking van het aantal kilometers kun je ook gedifferentieerd doen. Je kunt kilometers gereden met oudere voertuigen een hoger gewicht geven in dat contingent of zelfs plafonneren, gekoppeld aan een uitvoerverbod voor die wagens. Idem voor kilometers op filegevoelige plaatsen en plaatsen met slechte luchtkwaliteit (stadscentra). Kilometers gereden met elektrische wagens kun je een lager gewicht geven.

Zo kom je uit bij een geavanceerde vorm van rekeningrijden, een maatregel waarbij de vaste autobelasting wordt vervangen door variabele heffingen per kilometer op filegevoelige plaatsen/tijdstippen. Op die manier zijn de kwestie van luchtkwaliteit en het fileprobleem geïntegreerd: twee vliegen in één klap.